

## Vorlage an den Landrat

**Revision Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr (Angebotsdekret)**  
2020/154

vom 24. März 2020



## 1. Übersicht

### 1.1. Zusammenfassung

Das aus dem Jahr 1990 stammende und letztmals im Jahr 1998 überarbeitete Angebotsdekret soll totalrevidiert werden. Dies hat der Landrat mit der Erteilung des 8. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs (öV) an seiner Sitzung vom 23. März 2016 einstimmig beschlossen.

Das revidierte Angebotsdekret wird den heutigen Gegebenheiten angepasst. Nachstehend aufgeführt sind die wichtigsten Änderungen:

- **Zusätzlicher Angebotsbereich**  
 Neben dem Haupt- und dem Grundangebot wird der neue Angebotsbereich «Ergänzungsangebot» geschaffen. Während das Hauptangebot das Rückgrat des öV-Netzes bildet, sichert das Grundangebot die öV-Erschliessung für jede Ortschaft. Die Schaffung des zusätzlichen Bereichs gibt Angeboten, die innerhalb eines Siedlungsgebiets Quartiere oder Arbeitsplatzgebiete erschliessen, eine Grundlage.
- **Angepasste Betriebszeiten**  
 Die Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs umfassen heute meist einen längeren Zeitraum, als dies das bisher gültige Angebotsdekret vorsah. Die Betriebszeiten werden deshalb den heutigen Gegebenheiten angepasst. Das seit 2008 bestehende Nachtangebot erhält damit eine rechtliche Grundlage.
- **Aktualisierte Erschliessungskriterien**  
 Zur Beurteilung, ob ein Gebiet durch den öffentlichen Verkehr als erschlossen gilt, haben sich fixe Radien als alleiniges Kriterium als ungenügend erwiesen. Die Bereitschaft, den Weg zu einer Haltestelle auf sich zu nehmen, hängt auch von der Taktdichte ab. Aus diesem Grund wird die Erschliessungswirkung einer Haltestelle neu zusätzlich in Abhängigkeit des Taktangebots beurteilt.
- **Möglichkeit für Probetriebe**  
 Gemeinden erhalten die Möglichkeit, mit kantonaler Unterstützung neue Angebote als Probetriebe einzuführen. Bei Erreichen der Wirtschaftlichkeitsziele wird das Angebot in den nächsten GLA überführt und vollumfänglich vom Kanton bestellt. Damit können auch Gebiete, für die (noch) keine Erschliessungspflicht besteht, einfacher an den öV angebunden werden.

Neben den inhaltlichen Änderungen wurde auch die Struktur des Dekrets überarbeitet, die Terminologie den aktuellen Gegebenheiten angepasst und veraltete Bestimmungen wurden aufgehoben.

Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht .....	2
1.1.	Zusammenfassung	2
2.	Ausgangslage .....	4
2.1.	Gesetzliche Grundlage	4
2.2.	Begründung Bedarf	4
2.3.	Zielsetzung	5
3.	Vorgehen .....	5
3.1.	Aufbau neues Angebotsdekret	5
3.2.	Erläuterungen zu wegfallenden Bestimmungen	6
3.2.1.	Ehem. § 1 Abs. 3: Verträge für grenzüberschreitende Angebote	6
3.2.2.	Ehem. § 6 Abs. 3: Räumliche Erschliessungskriterien	6
3.2.3.	Ehem. § 14: Betriebsgestaltungsrichtlinien	6
3.2.4.	Ehem. Kapitel 4: Ermittlung der Verkehrsbedienung	6
3.3.	Erläuterungen zur gewählten Lösung	6
3.3.1.	Geltungsbereich	7
3.3.2.	Genereller Leistungsauftrag (GLA)	7
3.3.3.	Zuständigkeiten	7
3.3.4.	Probetriebe	7
3.3.5.	Bestellung Ortsverkehr	8
3.3.6.	Angebotsbereiche	8
3.3.7.	Betriebszeiten	9
3.3.8.	Fahrplanangebot	10
3.3.9.	Netzgestaltung	10
3.3.10.	Erschliessung	10
3.3.11.	Wirtschaftlichkeit	12
3.3.12.	Auslastung	12
3.3.13.	Inkrafttreten	13
3.4.	Alternativen	13
3.4.1.	Netzgestaltung	13
3.4.2.	Erschliessung	13
3.4.3.	Wirtschaftlichkeit	14
4.	Finanzielle Auswirkungen .....	14
5.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung .....	16
6.	Regulierungsfolgenabschätzung .....	16
7.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens .....	16
8.	Anträge .....	18
9.	Anhang .....	18

## 2. Ausgangslage

Der Landrat beschloss mit der Vorlage [2016/355 Erteilung eines generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018 – 2021 \(8. GLA\)](#) einstimmig, das [Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr SGS 483.1 \(Angebotsdekret\)](#) unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Randregionen zu überarbeiten (insbesondere die §§ 2, 6 und 13).

### 2.1. Gesetzliche Grundlage

Die gesetzliche Grundlage des Angebotsdekrets bildet [§ 4 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs SGS 480](#) (nachstehend: ÖVG).

Auf Bundesebene bestehen weitere gesetzliche Bestimmungen, auf die sich das Angebotsdekret stützt:

- [Bundesgesetz über die Personenbeförderung SR 745.1](#) (Personenbeförderungsgesetz, PBG)
- [Verordnung über die Personenbeförderung SR 745.11](#) (VPB)
- [Fahrplanverordnung SR 745.13](#) (FPV) und
- [Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs SR 745.16](#) (ARPV)

### 2.2. Begründung Bedarf

Das Angebotsdekret stammt aus dem Jahr 1990 und wurde letztmals im Jahr 1998 aktualisiert. Seither haben sich Anforderungen, Bedürfnisse und auch die Begrifflichkeiten im öffentlichen Verkehr verändert. Mit der vorliegenden Revision soll diesen Veränderungen Rechnung getragen werden. Insbesondere folgende Punkte unterstreichen die Notwendigkeit für eine Überarbeitung:

- **Kostendeckungsgrad nicht als alleinige Messgrösse**  
Das aktuell gültige Angebotsdekret schreibt für Angebote, die über das Grundangebot von neun Kurspaaren pro Tag hinausgehen, einen minimalen Kostendeckungsgrad von 25 % – 30 % vor. Heute weisen einige Linien mit einem Angebot von mehr als neun Kurspaaren einen Kostendeckungsgrad unter 25 % auf. Daher hatte der Regierungsrat mit dem 8. GLA zum einen beantragt, die Buslinien 91, 92 und 93 auf das Grundangebot zu reduzieren. Zum andern sollte die S9 («Läufelfingerli») auf Busbetrieb umgestellt werden. Der Landrat wollte die Reduktion auf den Linien 91 – 93 nicht umsetzen. Der Kostendeckungsgrad dürfe nicht die alleinige Messgrösse für die Zweckmässigkeit eines Angebots sein. Die Bedürfnisse der Randregionen müssten im Angebotsdekret besser berücksichtigt werden.
- **Interpretationsspielraum beim Grundangebot**  
Das Angebotsdekret lässt beim Grundangebot Interpretationsspielraum offen. So sind zwar in § 13 neun Kurspaare als Mindestangebot vorgeschrieben, § 11 erlaubt aber, die Verkehrszeiten nach den örtlichen Bedürfnissen zu richten. Dadurch kann das Grundangebot unterschritten werden. Dies ist heute dort der Fall, wo das Grundangebot nur zu Schulzeiten zur Verfügung steht. Auch wird das Angebot bei einigen Linien an Samstagen unterschritten oder fehlte bis 2018 gänzlich.
- **Veraltete Bestimmungen**  
Das heutige Angebotsdekret umfasst mehrere Bestimmungen, die heute nicht mehr oder in abgewandelter Form angewendet werden. So geht es beispielsweise nach wie vor von einer Hauptverkehrszeit an Samstagen aus. Mit der Einführung der Fünftageweche in den Schulen besteht diese jedoch nicht mehr. Das Kapitel «Ermittlung der Verkehrsbedienung» ist nicht mehr relevant, da sich die Gemeinden seit 2010 nicht an den Kosten des Angebots im öffentlichen Verkehr beteiligen. Zudem sind gewisse

Begrifflichkeiten heute nicht mehr üblich und sollen dem aktuellen Sprachgebrauch angepasst werden.

### 2.3. Zielsetzung

Ziel dieser Vorlage ist es, mit dem revidierten Angebotsdekret eine klare, vereinfachte und dem aktuellen Kenntnisstand entsprechende Grundlage für die Angebotsplanung zu schaffen, die für den 9. GLA erstmals zur Anwendung kommen soll.

Die Überarbeitung folgt den übergeordneten gesetzlichen und strategischen Bestimmungen, insbesondere:

- [§ 120 Verkehrswesen, Abs. 3 der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft SGS 100](#):  
Der Kanton fördert zusammen mit den Gemeinden den öffentlichen Verkehr.
- [§ 1 Vorrang des öffentlichen Verkehrs des ÖVG SGS 480](#):  
Kanton und Gemeinden fördern im Rahmen der Raumplanung vorrangig den öffentlichen Verkehr mit dem Ziel, die Erschliessung des Kantonsgebietes mit einem attraktiven öffentlichen Verkehrsmittel zu sichern und in Bezug auf den Umweltschutz und die Volkswirtschaft ein möglichst gutes Verhältnis zwischen öffentlichen und individuellem Verkehr anzustreben.
- [§ 14 Grundsätze des Umweltschutzgesetz' Basel-Landschaft SGS 780](#):  
  - <sup>1</sup> Der Kanton und die Gemeinden treffen Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.
  - <sup>2</sup> Sie treffen Massnahmen zur Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs.
  - <sup>3</sup> Sie sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nichtmotorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.
- [Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Teil Verkehr](#):  
Der zukünftige Verkehr soll möglichst effizient, wirtschaftlich und umweltgerecht bewältigt werden, wobei gleichzeitig mit entsprechenden Massnahmen die Standortqualität im internationalen Wettbewerb langfristig zu sichern ist.

## 3. Vorgehen

### 3.1. Aufbau neues Angebotsdekret

Das Angebotsdekret basiert auf § 4 ÖVG (Leistungsauftrag). Es enthält drei zentrale Teile: die Grundsätze zur Gliederung des Angebots, die Mechanismen zur Erfolgskontrolle und die allgemeinen Bestimmungen. Es gliedert sich neu in folgende Kapitel:

1. Allgemeine Bestimmungen  
In den allgemeinen Bestimmungen werden der Geltungsbereich, der GLA und die Zuständigkeiten geregelt.
2. Gliederung des Angebots  
Im Kapitel Gliederung des Angebots werden die Angebotsbereiche charakterisiert, die Betriebszeiten und das Fahrplanangebot definiert sowie die wichtigsten Rahmenbedingungen für die Netzgestaltung festgelegt.
3. Erfolgskontrolle  
Das Kapitel Erfolgskontrolle stellt eine regelmässige Analyse und Überprüfung des Angebots im Rahmen eines GLA sicher. Dabei werden Mindestanforderungen an die

Erschliessung, die Wirtschaftlichkeit und die Auslastung des öffentlichen Verkehrs gestellt und es wird der Umgang bei Nichterreichen der Mindestanforderungen geregelt.

4. Übergangs- und Schlussbestimmungen  
 Die Schlussbestimmungen regeln den Zeitpunkt der Einführung des Dekrets sowie die Übergangsfrist.

### **3.2. Erläuterungen zu wegfallenden Bestimmungen**

Das heute gültige Dekret umfasst Bestimmungen, die teilweise nicht mehr aktuell, bereits in anderen Gesetzen enthalten sind oder nicht (mehr) angewendet werden. Diese Bestimmungen sollen im revidierten Angebotsdekret nicht mehr aufgenommen werden.

#### **3.2.1. Ehem. § 1 Abs. 3: Verträge für grenzüberschreitende Angebote**

Dieser Paragraph regelte die Grundsätze für Kantons- oder Landesgrenzen überschreitende Linien. Solche Verbindungen sind gemäss diesem Paragraphen nur mittels Verträgen möglich, die der Regierungsrat genehmigte.

Zurzeit verkehren grenzüberschreitende Linien in alle Nachbarkantone sowie nach Frankreich. Dabei sind nur die grenzüberschreitenden Linien nach Basel-Stadt staatsvertraglich geregelt. Mit allen anderen Partnern bestehen keine Verträge. Die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen und die finanzielle Beteiligung an grenzüberschreitenden Linien sind in Art. 29 a [ARPV](#) bereits hinreichend geregelt. Grenzüberschreitende Angebotskonzepte werden jeweils in enger Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Partnerkantonen erstellt und die Planungsprozesse untereinander abgestimmt. Dieser Artikel soll daher ersatzlos gestrichen werden.

#### **3.2.2. Ehem. § 6 Abs. 3: Räumliche Erschliessungskriterien**

Für die Kategorisierung einer Linie ist die Mindestanzahl an zu erschliessenden Einwohnern nicht zweckmässig, da dieses Kriterium der Funktion einer Linie nicht oder nur ungenügend Rechnung trägt. Die Zuteilung der Linien zu den Angebotsbereichen soll deshalb nur noch anhand der Funktion einer Linie erfolgen und nicht mehr aufgrund der Zahl der erschlossenen Einwohner. Die Bestimmung soll daher gestrichen werden.

#### **3.2.3. Ehem. § 14: Betriebsgestaltungsrichtlinien**

§ 14 regelte, wie ein Angebot verdichtet werden kann und wo der Fahrplanausgleich stattzufinden hat.

Die Einhaltung solcher betrieblicher Bestimmungen ist mit der Transportpflicht gemäss Art. 12 [PBG](#) und dem Umfang des bestellten Angebots gemäss Art. 7 [ARPV](#) bereits hinreichend geregelt und bedarf daher keiner speziellen Regelung. Die bisherigen Betriebsgestaltungsrichtlinien sind zudem nicht vollständig. So fehlt beispielsweise die Möglichkeit zur Führung von Eilkursen. Dadurch ist die Art des Verdichtungsangebots eingeschränkt, was nicht zweckmässig ist. Dieser Paragraph soll daher ersatzlos gestrichen werden.

#### **3.2.4. Ehem. Kapitel 4: Ermittlung der Verkehrsbedienung**

Die Ermittlung der Verkehrsbedienung wurde bis im Jahr 2010 verwendet, um die Gemeindebeiträge an den öffentlichen Verkehr zu ermitteln. Seither beteiligen sich die Gemeinden nicht mehr an den Abteilungen des öffentlichen Verkehrs, weshalb die Bestimmungen nicht mehr zur Anwendung kommen. Das Kapitel soll daher ersatzlos gestrichen werden.

### **3.3. Erläuterungen zur gewählten Lösung**

Die Erläuterungen in den nachfolgenden Kapiteln beziehen sich jeweils auf die vorgeschlagene Regelung. Eine Gegenüberstellung der alten und der neuen Darstellung mit dem Hinweis auf die Änderungen kann der Synopse (Beilage 2) entnommen werden.

Der Titel des Angebotsdekrets soll den heutigen, in der Schweiz gängigen Begrifflichkeiten angepasst werden. Der Name wird auf «Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr (Angebotsdekret)» geändert.

### 3.3.1. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Angebotsdekrets bleibt im Grundsatz bestehen, wird jedoch auf alle Absätze des § 4 ÖVG erweitert.

### 3.3.2. Genereller Leistungsauftrag (GLA)

Der GLA soll weiterhin alle vier Jahre erneuert und durch den Landrat beschlossen werden. Er umfasst somit zwei je zweijährige Leistungsperioden (Vereinbarungen Besteller – Transportunternehmen) und korrespondiert mit der Gültigkeitsdauer des öV-Programms Basel-Stadt.

### 3.3.3. Zuständigkeiten

Die Zuständigkeiten bleiben weitgehend unverändert.

- Der Bau- und Umweltschutzdirektion obliegen die Ausarbeitung des GLA, die Ermittlung des Finanzbedarfs, die Vernehmlassung bei den Gemeinden sowie die Erfolgskontrolle des Angebots.
- Der Regierungsrat schliesst jeweils für eine zweijährige Fahrplanperiode Angebotsvereinbarungen mit den Transportunternehmen ab.
- Die Gemeinden können Angebote, die über das vom Landrat festgelegte Angebot hinausgehen, selber bei den jeweiligen Transportunternehmen bestellen.

### 3.3.4. Probetrieb

Der ehemalige § 3 hielt fest, dass neue Angebote von grösserem Ausmass als Probetrieb zu führen sind, wobei der Regierungsrat deren Einführung, Dauer und Finanzierung beschliesst.

Nach [Finanzhaushaltsgesetz](#) müssen neue, einmalige Ausgaben über CHF 1 Mio. und neue, wiederkehrende Ausgaben über CHF 200'000 dem Landrat vorgelegt werden. Bei Probetrieben wird diese finanzielle Grenze mit grösster Wahrscheinlichkeit überschritten, weshalb der Regierungsrat nicht die Kompetenz besitzt, diese Ausgaben zu genehmigen. Die heute geltende Bestimmung widerspricht somit dem Finanzhaushaltsgesetz resp. suggeriert einen Handlungsspielraum, der effektiv nicht besteht – und deshalb seit längerem auch nicht mehr zur Anwendung kommt. Der Landrat beschliesst in allen Fällen über neue Angebote im Rahmen eines generellen Leistungsauftrags.

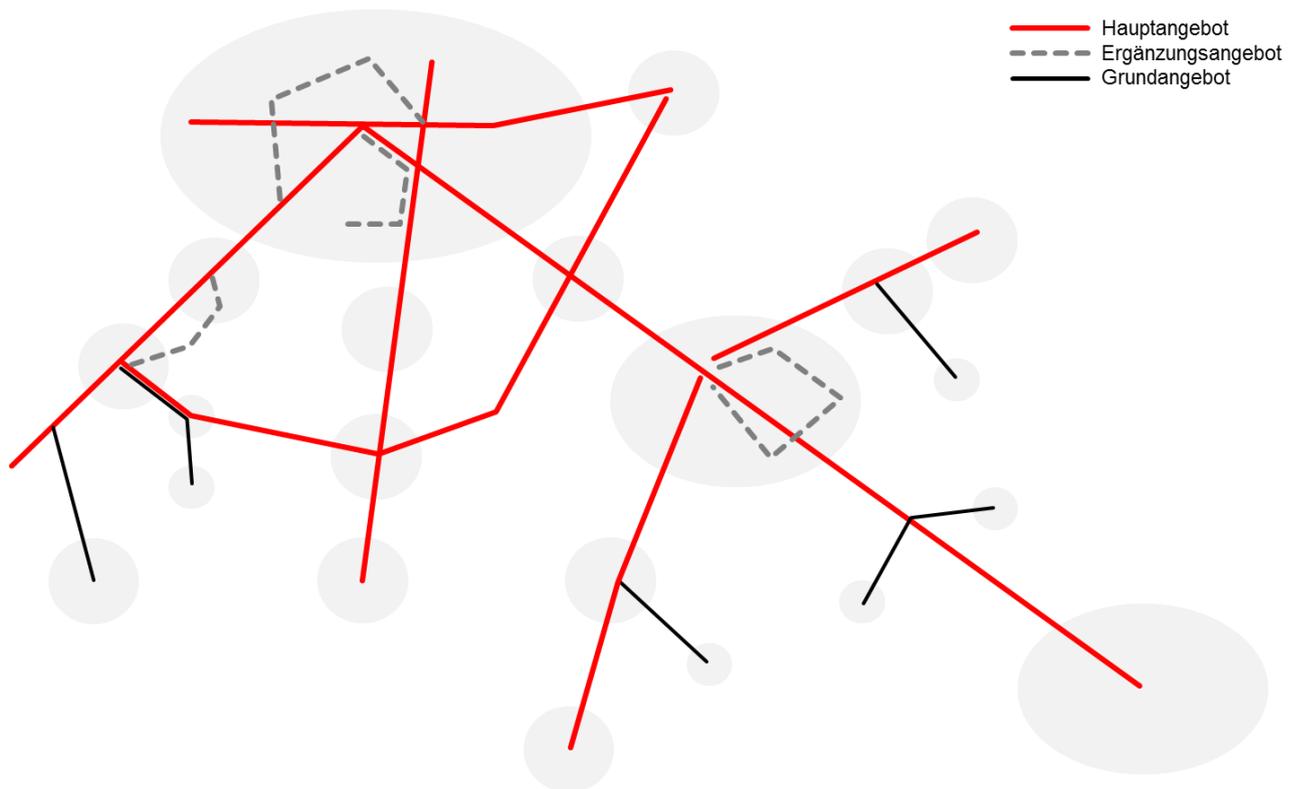
Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens wurde statt einer Streichung des § 3 die Beibehaltung der Möglichkeit von Probetrieben gefordert. Die Bestimmung soll daher so modifiziert werden, dass Probetrieb wieder möglich werden. Konkret sollen Gemeinden die Möglichkeit erhalten, Gebiete ohne Erschliessungspflicht gemäss Angebotsdekret mit einem Probetrieb zu erschliessen. Der Kanton beteiligt sich einmalig an den Kosten. Die Höhe des Beitrags wird durch den Regierungsrat festgelegt. Die Dauer des Probetriebs muss auf das Ende eines generellen Leistungsauftrags abgestimmt sein. Entsprechend dauert der Probetrieb mindestens zwei, höchstens jedoch sechs Jahre. Sind nach Ablauf des Probetriebs die Bestimmungen des Angebotsdekrets nach Kapitel 3 Erfolgskontrolle erfüllt, so übernimmt der Kanton das Angebot in den GLA. Können die Anforderungen nicht erreicht werden, richtet der Kanton keine Beiträge mehr aus. Gemeinden können solche Angebote ohne Kantonsbeteiligung weiterbetreiben.

### 3.3.5. Bestellung Ortsverkehr

Die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs wird in der ARPV geregelt, ausgenommen die Bestellung des Ortsverkehrs<sup>1</sup>. Daher soll ein Artikel im Angebotsdekret ergänzt werden, wonach für den Ortsverkehr die Bestimmungen der ARPV sinngemäss gelten sollen. Eine solche Bestimmung wird in anderen Kantonen bereits angewendet (z. B. in [Art. 9, Abs. 2 der Angebotsverordnung des Kantons Bern](#)).

### 3.3.6. Angebotsbereiche

Neu soll es drei statt nur zwei Angebotsbereiche geben. Die neue Gliederung basiert auf einer Analyse, in der die Funktionen der Linien ermittelt und kategorisiert wurden. Kategorien, die funktional zusammengehören, wurden in einem Angebotsbereich vereint.



**Abbildung 1: Funktionen der Angebotsbereiche (schematisches Beispiel)**

- Das Hauptangebot stellt die Funktion der Transportkette sicher. Es verbindet mehrere Ortschaften miteinander und bindet diese direkt an wichtige Zielgebiete oder an einen Knotenpunkt an.

Die Transportkette funktioniert nur, wenn die Angebote aufeinander abgestimmt sind. Das heisst, dass Taktintervall, Anschlüsse und Betriebszeiten in ähnlichem Umfang gewährleistet sein müssen. Beim Hauptangebot werden eine hohe Taktdichte und zeitliche Verfügbarkeit durch eine Bündelung der Nachfrage angestrebt.

Zu diesem Angebotsbereich zählen die S-Bahnen sowie regionale Tram- und Buslinien (z. B. Tramlinien 10 und 11 und Buslinien 64, 70, 100, 115).

<sup>1</sup> Definition gemäss [Art. 3 ARPV](#): Der nach Artikel 28 Absatz 2 PBG von Bundesleistungen ausgeschlossene Ortsverkehr umfasst Linien, die der Feinerschliessung von Ortschaften dienen. Der Feinerschliessung dient eine Linie, wenn die Haltestellen in der Regel nicht mehr als 1,5 km vom nächstgelegenen Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs entfernt sind und die Abstände zwischen den Haltestellen klein sind.

- Mit dem Ergänzungsangebot werden dicht besiedelte Quartiere oder Arbeitsplatzgebiete innerhalb von Siedlungsgebieten erschlossen.

Zu diesem Angebotsbereich gehören jene Linien, die der Feinerschliessung dienen (z. B. Buslinien 61, 78, 105).

- Das Grundangebot stellt die flächige Erschliessung des Kantonsgebiets sicher. Es schliesst mindestens je eine Ortschaft an das Netz des öffentlichen Verkehrs an. Das Angebot richtet sich nach den örtlichen Bedürfnissen. Bei geringer Nachfrage können alternative Betriebsformen eingesetzt werden.

Zu diesem Angebotsbereich zählen z. B. die Buslinien 92, 106, 119.

Nicht Teil der Angebotsbereiche sind der Fern- und der touristische Verkehr sowie Ortsverkehre ohne Erschliessungsfunktion gemäss Angebotsdekret (z. B. Buslinie 58). Diese Angebote fallen nicht in die Zuständigkeit des Kantons.

### 3.3.7. Betriebszeiten

Bei den Betriebszeiten werden die Begrifflichkeiten dem heutigen Mobilitätsverhalten angepasst, wobei das Mobilitätsverhalten im Tagesverlauf massgeblich ist. Es wird in der sogenannten Tagesganglinie festgehalten. Solche Tagesganglinien wurden an mehreren Querschnitten sowohl für den öffentlichen Verkehr als auch für den motorisierten Individualverkehr erhoben und mit der Tagesganglinie aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 abgeglichen. Unter Berücksichtigung einer einheitlichen Gliederung wurden daraus folgende Betriebszeiten abgeleitet:

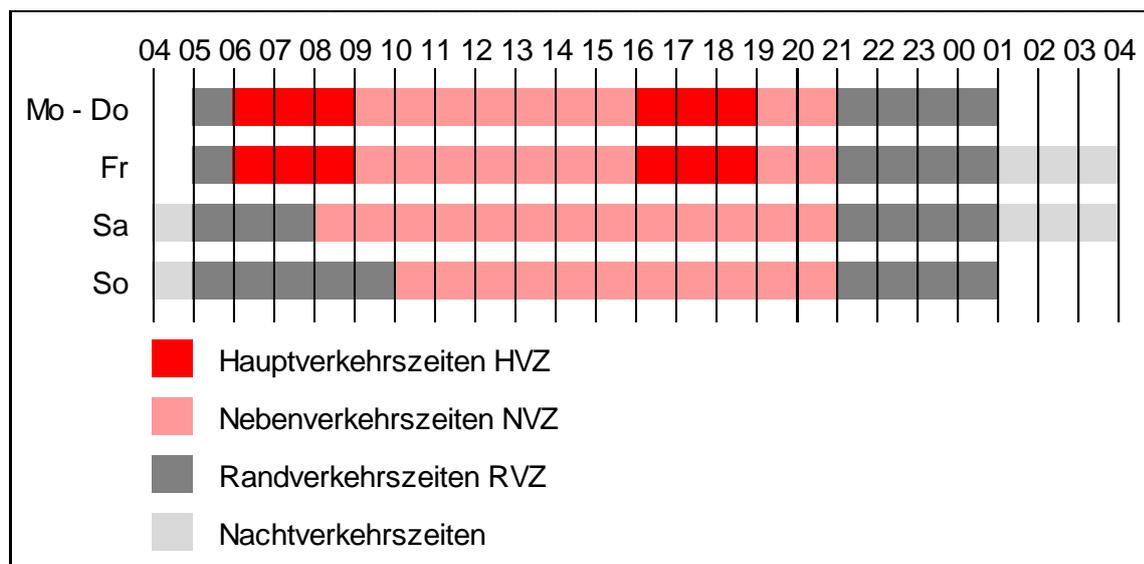


Abbildung 2: Betriebszeiten

Die Hauptverkehrszeiten (HVZ) an Samstagen werden abgeschafft, dafür wird sonntags tagsüber eine Nebenverkehrszeit (NVZ) eingeführt. Die Betriebszeit verlängert sich von heute 18 auf 20 Stunden pro Tag. Zudem wird dem Nachtangebot eine gesetzliche Grundlage gegeben, indem die Nächte von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag neu als Nachtverkehrszeiten ins Angebotsdekret aufgenommen werden.

Durch die klare Struktur und die ausgedehnten Betriebszeiten wird das Angebot des öffentlichen Verkehrs in seiner Gesamtheit gestärkt.

### 3.3.8. Fahrplanangebot

Der bisher vorgesehene Stundentakt als Grundtakt für Linien im Hauptangebot entspricht heute weder den Angebotsvorstellungen der Kundinnen und Kunden noch dem tatsächlichen Angebot, das überwiegend eine höhere Taktdichte aufweist. Neu richtet sich das Taktangebot nach den Angebotsbereichen und den Verkehrszeiten. Dabei wird grundsätzlich folgendes Angebot gefahren:

- Hauptangebot

In den HVZ und NVZ gilt der Halbstundentakt, in den RVZ und Nachtverkehrszeiten der Stundentakt. Taktverdichtungen werden vorgenommen, wenn die Kapazitätsgrenze erreicht ist oder wenn Anschlüsse gewährleistet werden müssen, jeweils unter der Voraussetzung, dass die Minimalanforderungen an die Wirtschaftlichkeit und die Auslastung erfüllt werden.

Da Taktverdichtungen mit Sprungfixkosten verbunden sind, sollen sie neu jeweils für die gesamte Verkehrszeit statt nur für einzelne Fahrten gelten. Dadurch kann ein produktiver Betrieb sichergestellt werden. Einheitliche Betriebszeiten ermöglichen zudem eine bessere Abstimmung der Anschlüsse und wirken sich dadurch positiv auf die Verständlichkeit und die Attraktivität des Angebots aus.

- Ergänzungsangebot

Das Fahrplanangebot richtet sich nach der spezifischen Nutzergruppe und nach dem zu erwartenden Potenzial. Das Angebot wird daher hauptsächlich in den HVZ und NVZ gefahren, wobei es bei vorhandenem Potenzial auch auf die RVZ und Nachtverkehrszeiten ausgedehnt werden kann.

- Grundangebot

Die zeitliche Verfügbarkeit wird neu geregelt. In den HVZ soll mindestens eine Verbindung pro Stunde, in den NVZ mindestens eine Verbindung alle zwei Stunden angeboten werden. Auf die Nennung eines Taktfahrplans wird dabei verzichtet.

Mit dieser Regelung wird das öV-Angebot gegenüber heute leicht ausgedehnt. Die Unsicherheiten bei der Auslegung des Dekrets verschwinden. Neu ist für jede Ortschaft ein Mindestangebot von 10 Kurspaaren an Werktagen, 6 Kurspaaren an Samstagen und 5 Kurspaaren an Sonntagen geplant. Beim Grundangebot darf dieses Mindestangebot nicht unterschritten werden. Bei sehr geringer Nachfrage sind jedoch alternative Betriebsformen wie z. B. Angebote auf Bestellung möglich. Das Grundangebot kann bei ausreichender Nachfrage und Wirtschaftlichkeit verdichtet oder auf die RVZ oder Nachtverkehrszeiten ausgedehnt werden.

### 3.3.9. Netzgestaltung

Die Netzgestaltung erfolgt nach verkehrsplanerischen Grundsätzen. Bisher regelten mehrere Paragraphen im Angebotsdekret, wie das Netz aufgebaut werden soll (insbesondere § 9 und § 14). Mit der Einführung einer neuen Netzgestaltungsrichtlinie können mehrere bisherige Richtlinien zusammengefasst werden. Das Netz soll neu so gestaltet werden, dass die Reisezeit aller Fahrgäste sowie die Umsteigevorgänge minimiert werden. Dabei sollen mehrere parallel zueinander führende Linien vermieden werden. Durch diese Bestimmung kann gewährleistet werden, dass lange Umwegfahrten minimiert, Umsteigevorgänge reduziert und Lücken im Netz geschlossen werden.

### 3.3.10. Erschliessung

Bisher galten Gebiete als erschlossen, wenn sie im Umkreis von 600 m einer S-Bahn-Station respektive 350 m einer Tram- und Bushaltestelle (inkl. Haltestellen der Waldenburgerbahn) lagen. In den Randzeiten galten alle Gebiete im Umkreis von 2 km einer Haltestelle als erschlossen. Diese

Kriterien der Erschliessungswirkung sollen neu geregelt werden. Ausschlaggebend ist dabei nicht mehr nur das Verkehrsmittel, sondern auch das Taktangebot an der jeweiligen Haltestelle während den NVZ. Grund dafür ist, dass Fahrgäste erfahrungsgemäss auch weitere Wege gehen, wenn sie dafür nicht nur an einen Haltepunkt mit einem schnellen Angebot (S-Bahn), sondern auch mit einem dichten Angebot gelangen. So ziehen Haltestellen von Tramlinien auch Fahrgäste ausserhalb der heute bestehenden Erschliessungsradien an. Gleichzeitig sind Fahrgäste nicht bereit, die vorgesehenen Distanzen zurückzulegen, wenn die Taktichte gering ist.

Neu gelten Gebiete im Umkreis folgender Luftliniendistanzen zu einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs als erschlossen:

- 600 m bei S-Bahnhaltestellen (z.B. Liestal, Pratteln, Duggingen)
- 500 m bei Tram- und Bushaltestellen mit einer durchschnittlichen Kursfolgezeit von 7,5 Minuten oder dichter (z. B. Allschwil Letten, Bottmingen Schloss, Liestal Wasserturmplatz )
- 400 m bei Tram- und Bushaltestellen mit einer durchschnittlichen Kursfolgezeit über 7,5 und unter 30 Minuten (z. B. Bad Bubendorf, Schweizerhalle, Gelterkinden Post)
- 300 m bei Tram- und Bushaltestellen mit einer durchschnittlichen Kursfolgezeit von 30 Minuten oder seltener (z. B. Hölstein Süd, Binningen Meiriacker, Röschenz Dorfplatz)

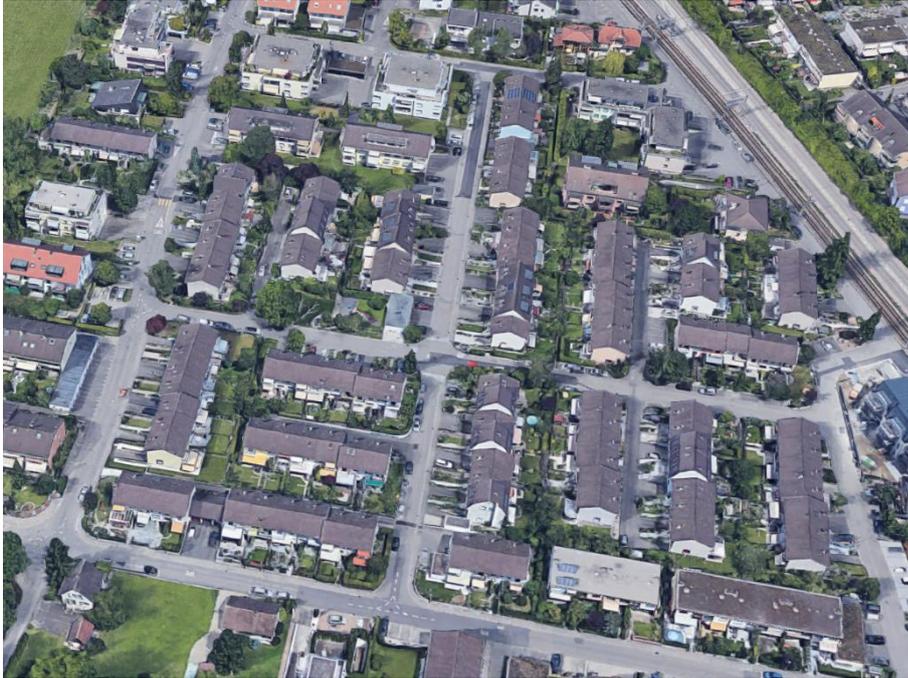
Die Erschliessungswirkung von Haltestellen in ländlichen Gebieten sowie generell zu Randzeiten wird durch die neue Definition verkleinert. Im Gegenzug wird in der Agglomeration die Erschliessungswirkung von Haltestellen starker öV-Linien vergrössert, wodurch sich weniger Erschliessungslücken ergeben. Diese müssten heute teilweise mit Angeboten abgedeckt werden, welche parallel zu bestehenden Linien verkehren und dadurch einen geringen Kundennutzen aufweisen. Für solche Gebiete besteht mit den neuen Kriterien zusätzlich die Möglichkeit, die Erschliessungslücke mittels Taktverdichtung der bestehenden Linie anstelle der Einführung einer neuen, zusätzlichen Linie zu erschliessen. Die Attraktivität einer Linie kann dadurch über das zu erschliessende Gebiet hinaus gesteigert und die Nachfrage besser gebündelt werden.

Zwecks einfacher Überprüfbarkeit wird grundsätzlich an Luftliniendistanzen (Erschliessungsradien) als Messgrössen festgehalten. Dabei gilt es topografische Schwierigkeiten im Einzelfall zu berücksichtigen.

Die Kriterien, gemäss welchen ein Gebiet als zu erschliessen gilt, bleiben weitgehend unverändert. Eine Erschliessungspflicht mit dem öffentlichen Verkehr besteht heute für jede Gemeinde. Neu soll jede Ortschaft<sup>2</sup> erschlossen werden. Durch die Änderung der Begrifflichkeit wird sichergestellt, dass jede Ortschaft z. B. auch nach einer Gemeindefusion an den öffentlichen Verkehr angeschlossen bleibt. Eine Erschliessungspflicht besteht auch für Gebiete, die mindestens 6 Hektaren umfassen und durchschnittlich pro überbaute Hektare wenigstens 100 Einwohner und/oder Arbeitsplätze aufweisen. Eine solche Einwohnerdichte wird beispielsweise mit Reiheneinfamilienhäusern in einer W2-Zone erreicht (vgl. nachstehende Abbildung).

---

<sup>2</sup> Definition gemäss [Art. 5, Abs. 2 VPB](#): Danach gelten als Ortschaften Siedlungsgebiete, in denen das ganze Jahr über 100 Personen wohnen in zusammenhängenden Bauzonen oder traditionellen Streusiedlungen oder von einem gemeinsamen Punkt erschlossene Talschaften im Berggebiet.



**Abbildung 3: Luftaufnahme Reiheneinfamilienhäuser an der Leymenstrasse / Eggfluhstrasse in Reinach**

### 3.3.11. Wirtschaftlichkeit

Die verschiedenen Verkehrsmittel und Linien weisen unterschiedliche Kostenstrukturen und Linieneigenschaften auf, weshalb sie untereinander nicht ohne Weiteres vergleichbar sind. Um eine Effizienzsteigerung sicherzustellen, werden die Transportunternehmen neu dazu verpflichtet, die Wirtschaftlichkeit ihrer Angebote laufend zu verbessern oder sie zumindest beizubehalten. Die Überprüfung erfolgt im Rahmen des Bestellverfahrens. Durch diese Anpassung wird eine stetige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit auch bei Linien mit einer Kostendeckung über 30 % sichergestellt.

Linien mit einem sehr tiefen Kostendeckungsgrad haben oft schwierige Produktionsbedingungen. Trotzdem soll weiterhin ein Mindestkostendeckungsgrad für öV-Angebote gelten. Dieser wird jedoch von 25 % auf 20 % gesenkt und so den Mindestanforderungen der Nachbarkantone und des Bundes angeglichen<sup>3</sup>. Linien, die einen Kostendeckungsgrad unter 20 % aufweisen, dürfen in der bestehenden Form nicht in den nächsten GLA übernommen werden, es werden dem Landrat Alternativen unterbreitet.

Linien mit einem Kostendeckungsgrad zwischen 20 % und 30 % werden hinsichtlich Linienführung und Fahrplanangebot überprüft. Nötigenfalls werden Massnahmen zur Verbesserung vorgeschlagen.

### 3.3.12. Auslastung

Die Transportunternehmen sind für den Fahrzeugeinsatz verantwortlich. Damit die Gefässgrössen mit der Nachfrage korrespondieren, ist eine minimale Auslastung erforderlich. Diese soll 10 % der Sitz- und Stehplätze ausmachen. Dies entspricht bei einer Stehplatzbelegung von vier Personen pro Quadratmeter folgenden Werten:

- 2.5 Personen bei einem Kleinbus
- 6.5 Personen bei einem Standardbus

---

<sup>3</sup> [Richtlinie BAV betreffend minimale Wirtschaftlichkeit](#)

- 10 Personen bei einem Gelenkbus
- 25 Personen bei einem Tram à 45 m
- 20 Personen bei einem Zug à 50 m (GTW 2/6, eingesetzt auf S9)
- 38 Personen bei einem Zug à 75 m (FLIRT, eingesetzt auf S1 und S3 )

Können diese Werte nicht erreicht werden, so kann das Fahrplanangebot beim Haupt- und Ergänzungsangebot zu nachfrageschwachen Zeiten unter das Niveau gemäss § 8 reduziert werden. Beim Grundangebot gilt das Mindestangebot auch, wenn die Auslastung ungenügend ist. In solchen Fällen sind alternative Betriebsformen zu prüfen.

### 3.3.13. Inkrafttreten

Das neue Dekret soll erstmals für den 9. GLA für die Jahre 2022 – 2025 als Grundlage dienen. Wegen diverser Abhängigkeiten (z. B. zu Infrastrukturausbauten) soll eine Übergangsfrist von vier Jahren gewährleistet werden. Spätestens mit der Einführung des 10. GLA sollen alle Angebote den Anforderungen des neuen Dekrets entsprechen.

## 3.4. Alternativen

Alternativen zu den gewählten Ansätzen bestehen bei der Netzgestaltung, den Erschliessungskriterien und bei den Kriterien der Erfolgskontrolle.

### 3.4.1. Netzgestaltung

Mit dem Ziel, die Höhe der Abgeltungen zu minimieren, könnten Busanschlüsse primär auf die (durch den Kanton bestellten) S-Bahnen statt auf die Fernverkehrszüge ausgerichtet werden. Dies wird z.B. im Kanton Zürich praktiziert (vgl. Angebotsverordnung<sup>4</sup>). Diese Praxis führt zu einer höheren Auslastung der S-Bahnen, folglich zu einer besseren Wirtschaftlichkeit und schliesslich zu tieferen Abgeltungen des Kantons. Grosser Nachteil ist aber, dass die Gesamtreisezeit vieler Fahrgäste erhöht wird.

### 3.4.2. Erschliessung

#### – **Alterative Messgrösse**

Die Erschliessungswirkung einer Haltestelle kann auf Grundlage unterschiedlicher Messgrössen ermittelt werden. Im Wesentlichen wird zwischen Luftliniendistanzen, Fusswegdistanzen und Zugangszeiten unterschieden. Bei Fusswegdistanzen und Zugangszeiten werden Topografie und Hindernisse berücksichtigt. Voraussetzung dazu ist eine vollständige und fehlerfreie Datengrundlage (Fusswegnetz). Bei Zugangszeiten muss zudem eine Gehgeschwindigkeit angenommen werden.

Fusswegdistanzen und Zugangszeiten kommen beispielsweise bei der Potenzialabschätzung einer Haltestellenverschiebung zur Anwendung. Das Fusswegnetz muss dabei manuell überprüft und gegebenenfalls ergänzt werden. Ob ein Gebiet als erschlossen gilt, kann nur durch eine in Geoinformationssystemen geschulte Person ermittelt werden. Entsprechend schwierig ist es zu überprüfen, wo Erschliessungslücken vorliegen. Da die Erschliessungswirkung auf dem groben Hektarraster der Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen basiert, ist die Detailliertheit der Fusswegdistanzen weder notwendig noch zielführend.

Zwecks einfacher Überprüfbarkeit wird im neuen Dekret an den Luftliniendistanzen festgehalten. Topografische Schwierigkeiten werden im Einzelfall berücksichtigt.

---

<sup>4</sup> [Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr \(Angebotsverordnung\)](#)

– **Güteklassen**

Innerhalb der als erschlossen geltenden Gebiete ist eine weitere Unterteilung in sogenannte Güteklassen möglich. Sie geben an, welche Erschliessungsqualität (Güteklasse A bis D) in Abhängigkeit des Angebots und der Distanz zur Haltestelle erreicht wird. Güteklassen sind zur Ermittlung der öV-Qualität in Bezug auf die Erreichbarkeit eines Standorts geeignet und werden entsprechend in der Raumplanung verwendet. Für die Regelung der Erschliessungspflicht (Erschliessung ja/nein) im Rahmen des Angebotsdekrets ist die qualitative Abstufung der Güteklassen jedoch nicht notwendig.

3.4.3. Wirtschaftlichkeit

Grundsätzlich ist es möglich, zusätzlich zu Mindestkriterien für die Wirtschaftlichkeit auch Zielwerte mit einer Abstufung der zu erreichenden Kostendeckungsgrade je Linie in Abhängigkeit des Angebots zu definieren. Diese Abstufung findet zum Beispiel in der Angebotsverordnung des Kantons Bern Anwendung.<sup>5</sup>

Aufgrund der unterschiedlichen Kostenstrukturen der Verkehrsangebote erscheint es nicht sinnvoll, abgestufte Kriterien für den Kostendeckungsgrad zu wählen. Indem die Transportunternehmen dazu verpflichtet werden, die Wirtschaftlichkeit bestehender Angebote laufend zu verbessern resp. mindestens beizubehalten, kann ein effizienter Betrieb sichergestellt werden. Starre Abstufungen des Kostendeckungsgrades könnten zu dem unerwünschten Effekt führen, dass bei Übertreffen der Minimalvorgaben kein Anreiz besteht, die Wirtschaftlichkeit weiter zu verbessern.

**4. Finanzielle Auswirkungen**

**Voraussichtliche Mehr- oder Minderausgaben** (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

Ja

Nein

Grundsätzlich erfolgt die detaillierte Ermittlung des Finanzbedarfs im Rahmen eines Generellen Leistungsauftrags, in dem auch die konkreten Änderungen im Angebot aufgezeigt werden. Entsprechend werden an dieser Stelle nur jene Mehr- und Minderausgaben aufgeführt, die sich direkt auf die gesetzlichen Bestimmungen zurückführen lassen.

Sowohl die Einhaltung des bestehenden wie auch die Einhaltung des revidierten Dekrets erfordern Massnahmen mit unmittelbaren finanziellen Auswirkungen. Nachstehende Tabelle zeigt auf, welche finanziellen Auswirkungen die konsequente Umsetzung der geltenden Bestimmungen hätte und welche finanziellen Auswirkungen durch das revidierte Angebotsdekret zu erwarten sind.

---

<sup>5</sup> [Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr \(Angebotsverordnung; AGV\)](#)

Bereich	Beibehaltung heutiges Dekret		Revidiertes Dekret	
	Notwendige Massnahme	Abschätzung finanzielle Wirkung	Notwendige Massnahme	Abschätzung finanzielle Wirkung
<b>Taktangebot</b>	Das aktuelle Dekret sieht einen 10'- oder 6'-Takt vor. Die Linien 2, 3, 6, 10, 11, E11, 14, 17, 33 und 34 verkehren jedoch (abschnittsweise) im 7.5'-Takt. Das Angebot dieser Linien müsste entweder zum 6'-Takt verdichtet, oder zum 10'-Takt ausgedünnt werden.	Der 7.5'-Takt ist weder aus fachlicher Sicht noch seitens der Politik je in Frage gestellt worden. Auf die Ermittlung der finanziellen Auswirkung wird deshalb verzichtet.	Im revidierten Dekret ist der 7.5'-Takt möglich. Entsprechend sind beim Angebot keine Anpassungen notwendig.	-
<b>Grundangebot</b>	Alle Linien erfüllen die aktuellen Anforderungen an das Grundangebot, weshalb keine Anpassungen notwendig sind.	-	Das Grundangebot sieht für jede Linie von Mo-Fr mindestens 10, am Sa 6 und am So 5 Kurspaare vor. Dem entsprechend müsste das Angebot auf folgenden Linien um einzelne Fahrten ausgebaut werden: - 69 (nur Burg) - 92 - 93 - 109 (nur Häfelfingen) - 112 (nur Roggenburg)	+ CHF 0,2 Mio.
<b>Erschliessungskriterien</b>	Folgende Gebiete müssten zwingend durch (neue) öV-Linien bedient werden: - Aesch Nord - Muttenz Freuler - Oberwil Ost (Übernahme Linie 59 durch Kanton) - Therwil Nordwest - Reinach West	+ CHF 3 Mio. (Annahme: 30'-Takt)	Keine zwingende Einführung neuer Linien. Auf Antrag der Gemeinden Münchenstein, Bottmingen und Oberwil und bei Erreichen der minimalen Wirtschaftlichkeit gemäss Angebotsdekret, Übernahme der Buslinien 58 und 59 durch en Kanton.	+ CHF 0,9 Mio.
<b>Kriterien zur Wirtschaftlichkeit</b>	Linien, die einen Kostendeckungsgrad von 25 % - 30 % nicht erreichen, müssten auf das Grundangebot reduziert werden: < 25 %: Linien S9, 63, 91, 92, 93, 117. < 30 %: Linien 82, 105, 116, 119	- CHF 2 Mio (Annahme: Reduktion auf das Grundangebot. Die Einsparungen würden insbes. bei der S9 und den Buslinien 63 und 82 erzielt).	Die Linien 92 und 93 erreichen die Minimalanforderungen an die Wirtschaftlichkeit (Kostendeckungsgrad 20 %) nicht. Da diese Linien bereits heute nur das Grundangebot haben, sind keine Anpassungen zu erwarten.	-
<b>Gemeindebeiträge</b>	Gemäss Kapitel 4 des Angebotsdekrets müssten Gemeindebeiträge erhoben werden. Seit Inkrafttreten des neuen Finanzausgleichgesetzes per 1. Januar 2010 ist dies nicht mehr der Fall. Eine Wiedereinführung steht aktuell nicht zur Diskussion.	-  (bei Wiedereinführung - CHF 32,8 Mio.)	Die neuen Bestimmungen bilden die bestehende Praxis ab, wonach sich Gemeiden nicht an den Kosten des öffentlichen Verkehrs beteiligen.	-

Bei konsequenter Einhaltung der bestehenden Bestimmungen ist von Mehrkosten in der Höhe von CHF 1 Mio. pro Jahr auszugehen. Bei Anwendung der Bestimmungen des revidierten Angebotsdekrets ist von Mehrkosten von CHF 1,1 Mio. pro Jahr auszugehen.

Die Mehrkosten fallen voraussichtlich ab 2022 an und werden dem Konto 3634 0000, Innenauftrag 501 600 belastet.

#### Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

Ja

Nein

Aufgrund der einzelnen zusätzlichen und über das Grundangebot hinausgehenden Kurspaare resultieren rechnerisch Mehrkosten von rund 0.2 Mio. Franken. Der Regierungsrat wird versuchen, diese im Rahmen der bestehenden Budgets und Finanzpläne für den öffentlichen Verkehr, welche im aktuellen AFP ab dem Jahr 2021 bei rund 95 Mio. Franken liegen, zu kompensieren.

**Auswirkungen auf den Stellenplan** (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

Ja

Nein

**Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und Risiken** (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Das revidierte Angebotsdekret ist klar strukturiert und beschränkt sich auf die wesentlichen Punkte. Die Bestimmungen bieten Planungssicherheit, ohne die notwendige Flexibilität bei der Angebotsgestaltung einzuschränken. Das revidierte Dekret bildet die Grundlage, den öffentlichen Verkehr im Einklang mit den verkehrlichen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Zielen weiterzuentwickeln.

- Die Bestimmungen zur Gliederung des Angebots, den Betriebszeiten und zur Erfolgskontrolle begünstigen einen effizienten Betrieb des öffentlichen Verkehrs. Dies wirkt sich insgesamt positiv auf die Kostenentwicklung aus.
- Die Bestimmungen zu den Erschliessungskriterien sowie die Aufhebung veralteter Bestimmungen bieten Planungssicherheit, was Investitionen in die Region fördert.
- Die Berücksichtigung des Taktangebots für die Ermittlung der Erschliessung fördert die Bündelung der Nachfrage auf wenige Linien im dichten Takt innerhalb eines Korridors. Dies ist wirtschaftlicher als mehrere Linien parallel zueinander zu führen, die zwar eine bessere Netzabdeckung aufweisen, gleichzeitig aber über ein geringeres Taktangebot verfügen.
- Durch die Stärkung des Hauptangebots und die Einführung des Ergänzungsangebots wird das Netz des öffentlichen Verkehrs besser strukturiert. Dadurch ergibt sich eine Netzhierarchie, die die Verdichtung nach innen unterstützt.

Die Bestimmungen sind eng aufeinander abgestimmt, sodass eine allfällige Anpassung eine sorgfältige Überprüfung erfordert.

**5. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung**

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

**6. Regulierungsfolgenabschätzung**

Die Regulierungsfolgenabschätzung ist für die durch die Landratsvorlage betroffenen KMUs zu treffen. Von der Revision des Angebotsdekrets sind die im Kanton Basel-Landschaft tätigen Transportunternehmen betroffen. Einzig bei der AutoBus AG handelt es sich um ein mittleres Unternehmen. Da durch die Anpassung des Angebotsdekrets keine Änderungen auf dem Liniennetz der AutoBus AG erfolgen, ergeben sich keine Auswirkungen.

**7. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens**

Folgende Körperschaften und Organisationen haben sich im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Entwurf des neuen Angebotsdekrets geäußert:

- 33 Gemeindeorganisationen/individuelle Gemeinden (VBLG, Liestal-Frenkentaler Plus, Verein Birsstadt, 30 individuelle Gemeinden)
- 3 Nachbarkantone (AG, BS, SO)
- 7 Parteien (CVP, FDP, GLP, Grüne, Grüne Unabhängige, SP, SVP)
- 4 Transportunternehmen (AAGL, BLT, BVB, SBB)

- 6 Verbände / Interessengemeinschaften (HKBB, IGöV NWCH, Pro Bahn NWCH, VCS beider Basel, Wirtschaftskammer Baselland)

In allen Stellungnahmen wird die Revision des Angebotsdekrets im Grundsatz begrüsst. In einzelnen Bereichen werden aber andere Regelungen gewünscht.

Das Dekret wurde in der Folge in einigen Punkten angepasst, wie die nachfolgende Aufstellung zusammenfassend zeigt. Eine detaillierte Liste der Forderungen (ohne allgemeine Hinweise und Bemerkungen) inkl. der jeweiligen Stellungnahme findet sich in Beilage 3.

- **Möglichkeit von Probetrieben**

Es wurde die Befürchtung geäussert, dass Angebote ohne Erschliessungspflicht nicht mehr in den GLA aufgenommen werden.

Der geänderte § 4 ermöglicht es Gemeinden, neue Angebote als Probetriebe für eine Dauer von zwei bis sechs Jahren einzuführen. Der Kanton beteiligt sich einmalig an den Kosten, wobei der Regierungsrat die Höhe der Beileiligung nach klaren, noch zu definierenden Kriterien festlegt und bewilligt. Nach Ablauf des Probetriebes und sofern die Anforderungen an das Angebot gemäss Angebotsdekret § 11 erfüllt sind, wird das Angebot in den GLA aufgenommen. Mit dieser Regelung wird dem Umstand Rechnung getragen, dass Zielgebiete ohne Erschliessungspflicht an den öV angebunden werden können.

- **Ergänzung der Angebotsbereiche**

In Bezug auf die Definition der Angebotsbereiche wurden verschiedene, teilweise divergierende Forderungen gestellt.

Mit Ergänzungen in § 5 (Absätze b und c) wird zum einen der Bedeutung öffentlicher Einrichtungen Rechnung getragen und werden zum andern neue Mobilitätsformen insbesondere in ländlichen Gebieten ermöglicht.

- **Präzisierung der Netzgestaltung**

Es wurde gewünscht, bei der Netzgestaltung nicht nur die Gesamtreisezeit, sondern auch die Anzahl der Umsteigevorgänge zu berücksichtigen.

Die Forderung wird mit der Ergänzung von § 8 erfüllt. Ein ergänzender Absatz verhindert, dass die Regelung zu überlangen Linien führt.

- **Präzisierung im Bereich Wirtschaftlichkeit**

Auch in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit wurden divergierende Forderungen gestellt (Erhöhung / Senkung Kostendeckungsgrad), aber unter anderem auch gewünscht, den begrenzten Spielraum der Transportunternehmen für eine möglichst wirtschaftliche Erbringung ihrer Leistungen zu berücksichtigen.

Mit einer Ergänzung von § 11 wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die Transportunternehmen in Bezug auf die Angebotsgestaltung und damit auch in Bezug auf eine Optimierung des Angebots in ihren Möglichkeiten eingeschränkt sind.

## **8. Anträge**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Die Totalrevision des Angebotsdekrets gemäss Entwurf wird beschlossen.

Liestal, 24. März 2020

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

## **9. Anhang**

- Landratsbeschluss
- Revidiertes Angebotsdekret (B1)
- Synopse (B2)
- Auswertung Vernehmlassung (B3)

## **Landratsbeschluss**

### **über die Revision des Angebotsdekrets**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Totalrevision des Angebotsdekrets gemäss Entwurf wird beschlossen.

Liestal, **Datum wird von der LKA eingesetzt!**

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: